

Avrupa Birliği ulaştırma politikası kapsamında doğu-batı koridoru: Bakü-Tiflis-Kars demiryolu ve olası işlevleri

The east-west corridor within the scope of the European Union transport policy: Baku-Tbilisi-Kars railway and its possible functions

Abdullah Berk KURTOĞLU^{1*}, Volkan TATAR²

¹ Uluslararası İlişkiler Bölümü, Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, İstanbul Arel Üniversitesi, İstanbul, Türkiye.

berkkurtoglu1@outlook.com

² Siyaset Bilimi ve Kamu Yönetimi Bölümü, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, İstanbul Arel Üniversitesi, İstanbul, Türkiye.

volkantatar@arel.edu.tr

Geliş Tarihi/Received: 07.01.2023

Bölüm/Section: Sosyal Bilimler/Uluslararası İlişkiler

Kabul Tarihi/Accepted: 20.01.2023

Araştırma Makalesi/Research Article

Özet

Günümüz dünyasında gerek yük gerekse insan taşımacılığının önemi artmış olup her geçen gün daha da artmaktadır. Küreselleşme sonucunda devletlerin birbirine daha da bağımlı hale gelmesi ve sınırların etkisinin azalması, ulaşım sektörü ve yük taşımacılığını, hiç olmadığı kadar önemli bir hale getirmiştir. Bu bakımdan özellikle gelişmiş ülkelerin bir arada olduğu Avrupa Birliği (AB), kuruluşundan itibaren ulaştırma politikasına önem vermekte ve büyük kaynaklar ayırmakta olup gerek kendi içerisinde gerekse aday ve potansiyel aday ülkelerde bu politikayı desteklemektedir. 1991 yılında Sovyetler Birliği'nin dağılmasından sonra Avrupa Birliği, Sovyet bütününden ayrılan ve bağımsızlığını kazanan devletlerle yakın bağlantı kurabilmek için birçok atılımda bulunmuştur. Büyük ipek yolu projesi ve bu projenin önemli bir ayağı olan Avrupa-Avrasya-Asya (TRACECA) ulaşım koridoru bunlara örnek gösterilebilir. Bu projenin hem Türkiye hem de Güney Kafkasya bölgesi için önemli bir parçası ise Bakü-Tiflis-Kars demiryolu (BTK) projesidir. Avrupa Birliği'nin söz konusu politikaları kapsamında oluşturulan bu proje, Türkiye ve diğer ülkelerin dış politikalarına da etki etmektedir. Bu açıdan BTK demiryolunun olası işlevlerinin araştırılması oldukça önem arz etmektedir. Bu açıdan bakıldığında, Türkiye-Gürcistan-Azerbaycan üçlüsünün birlikte hayata geçirdiği proje, içerisinde barındırdığı fırsatlar ve ulaşabileceği sonuçlar bakımından bir demiryolundan fazlasıdır. BTK demiryolu hem Türkiye için hem de Güney Kafkasya bölgesi için farklı sektörlerde gelişme sağlayacağından, ekonomik hayata da önemli katkı sunacağı düşünülmektedir. Ayrıca, yolcu ve yük taşımacılığı yanında, Hazar Denizi çevresindeki enerji arzının da istikrarlı bir şekilde sağlanmasına yardımcı olacaktır. Enerji arzının varlığı ve bu arzın aynı zamanda güvenli ve istikrarlı olması, gelişmiş devletler için hayati derecede önemlidir. Kafkasya bölgesindeki enerji rezervleri batılı devletler için iyi bir alternatif oluşturmaktadır. Bu çalışmanın amacı, Bakü-Tiflis-Kars demiryolu projesinin Türkiye'ye ve bölgeye olası etkilerini araştırarak, uzun vadede görülebilecek hem siyasal hem de ekonomik olası etkilerini tartışmaktır.

Anahtar Kelimeler: Avrupa Birliği, ulaştırma politikası, Kafkasya, TRACECA, Bakü-Tiflis-Kars demiryolu.

Abstract

In today's world, the importance of both freight and human transportation has increased and it continues to do so. Due to globalization, states have become more dependent on each other and reduced the effect of borders, making the transportation sector and freight transportation more important than ever. In this regard, especially the European Union (EU), which is a combination of developed countries, has been paying attention to transportation policy since its

* Yazışılan yazar/Corresponding author: Abdullah Berk KURTOĞLU

¹ orcid.org/0000-0003-3402-9808; ² orcid.org/0000-0001-9180-3172

DOI: <http://dx.doi.org/10.56723/dyad.1230868>

establishment and allocating large resources to support this policy, both within itself and in candidate or potential candidate countries. After the collapse of the Soviet Union in 1991, the European Union made many efforts to establish close ties with the states that left the Soviet Union and gained their independence. Examples of this can be the Great Silk Road project and the Europe-Eurasia-Asia (TRACECA) transport corridor, an important part of this project. An essential part of this project for both Türkiye and the South Caucasus region is the Baku-Tbilisi-Kars railway (BTK) project. This project, which was created within the scope of the aforementioned policies of the European Union, also affects the foreign policies of Türkiye and other countries. In this context, it is very important to investigate the possible functions of the BTK railway. In this context, the project implemented by the Türkiye-Georgia-Azerbaijan trio is more than a railway in terms of the opportunities it contains and the results that can be achieved. It is expected that BTK railway will make significant contribution to economic life as it will provide development in different sectors for both Türkiye and the South Caucasus region. It will also help ensure a stable energy supply in addition to passenger and freight transportation around the Caspian Sea. Existence of energy supply as well as the security and stability of this supply are vitally important for the developed countries. The energy reserves in the Caucasus region constitute a good alternative for western states. This study aims to examine the potential benefits of the Baku-Tbilisi-Kars railway project to Türkiye and the region, and to discuss the possible political and economic effects that can be seen in the long term.

Keywords: European Union, transport policy, Caucasus, TRACECA, Baku-Tbilisi-Kars railway.

1. Giriş

Avrupa Birliği, ulaştırma politikaları kapsamında çeşitli uluslararası projeler gerçekleştirmektedir. Söz konusu projeler AB ve diğer ülkeleri birbirine bağlayarak ulaşım koridorları oluşturmayı amaçlamaktadır. Oluşturulan ulaşım koridorları kapsamında yapılan Bakü-Tiflis-Kars demiryolu projesi, Avrupa ile Kafkasya arasında ulaşımın sağlanmasında ara bir geçiş noktasını teşkil etmektedir. Avrupa Birliği söz konusu demiryolu projesi ile Kafkasya bölgesine ulaşım sağlayabilecektir. Bu proje sayesinde Avrupa, Kafkasya'ya bağlanmış olacaktır. Kafkasya, enerji kaynaklarına sahip ülkelere ulaşım açısından AB için oldukça önemlidir. Büyük miktarlarda enerji rezervlerine sahip olan Hazar bölgesi devletlerine ulaşımın sağlanması, ilişkilerin geliştirilmesi ve gelişen ilişkiler ile AB'nin etki alanının söz konusu devletlere kadar uzanması amaçlanmıştır. Hazar bölgesinde bulunan devletlere ulaşımın yanı sıra yük taşımacılığı alanında da BTK demiryolu hattı ön plana çıkmaktadır. Bakü'den yola çıkan bir yükün önce Tiflis'e, oradan Kars'a ve Türkiye üzerinden Avrupa'ya taşınması amaçlanmaktadır. Tüm bu gelişmelerin yanı sıra BTK demiryolu projesinin siyasi boyutu da oldukça önemlidir. AB'nin ulaştırma politikası sonucu ortaya çıkan bu demiryolu projesi Türkiye'nin diş politikasına da etki etmektedir. Demiryolu hattının geçeceği güzergâh olan Güney Kafkasya Bölgesi ve Hazar Bölgesi devletlerine Türkiye'nin etkisini artıracaktır. Böylelikle bir yük taşımacılığı projesi olan BTK demiryolu projesi Türk diş politikasına etki edecektir.

2. Büyük ipek yolu projesi ve BTK demiryolu projesi

2.1. AB ortak ulaştırma politikası

Avrupa Birliği'nin ortak ulaştırma politikasının temelleri Avrupa Ekonomik Topluluğuna kadar gitmektedir. 1957 yılında imzalanan Roma Antlaşması ile o dönemki adı ile AET ortak politikalar oluşturmaya karar vermiştir [1]. Bu antlaşma ile oluşturulan ortak politikalardan birisi de ortak ulaştırma politikasıdır. Ulaştırma konusu AB için büyük önem arz etmektedir. Ulaştırma politikasında dört ana ulaştırma sistemi vardır. Bunlar; karayolu, demiryolu, deniz ve havacılık sistemleridir. AB üyelerinin ortak pazara geçmesi ve daha sonra 1986 yılında Avrupa Tek Senedi ile tek pazara geçmesinin öncül koşulu ulaştırma sisteminin ve bu sistemin ağlarının iyi bir şekilde çalışmasıdır [2]. Ekonomik kalkınmanın sağlanması, mal ve sermayenin serbest dolaşımı, ulaşımın güvenilir bir şekilde sağlanması hususları ise ulaştırma politikasını AB gündeminin merkezinde hep sıcak tutmuştur. Bu kadar önem arz etmesine rağmen uzun yıllar ulaştırma politikasına dair çok büyük adımlar atılmamış, devletlerin iç alanına bırakılmıştır. Ulaştırma politikası ile ilgili 1992 yılından imzalanan ve birliğin kuruluş antlaşması olarak belirtilen Maastricht Antlaşması ile önemli gelişmeler başlamıştır [3]. Yine 1992 yılında yayımlanan 'Beyaz Kitap' ile Avrupa Birliği'nin Ortak Ulaştırma Politikasının Gelecekteki Gelişimini konu alması bakımından çok önemlidir. Kitabın ana amacı ulaştırma pazarının önünü açmaktır [4]. Bu ilk Beyaz Kitap'la birlikte AB önündeki 10 yıllık dönemde ulaştırma sektörünün geliştirilmesi için hedefler belirlemiştir. İlk çıkartılan Beyaz Kitap'ın istenen başarıyı yakalamaması üzerine 2001 yılında da yeni bir Beyaz Kitap çıkartılmıştır. Bu kitapta farklı taşımacılık türleri arasında denge oluşturulması, birbirleri ile bağlantılarının sağlanması, darboğazların aşılması gibi konularda politika önerileri ortaya konulmuş, kaynak sorunlarına değinilmiştir [5]. 2011 yılından yayımlanan Beyaz Kitap ise daha önce yayımlanan kitaplara ilave olarak ulaştırma sektörünün doğurabileceği çevre sorunlarına, sera gazı emisyonunun oranlarının azaltılmasına gibi konulara değinmiştir.

AB için ulaşım koridorlarının ve taşımacılık sektörünün her yönden geliştirilmesinin oldukça önemli olduğu bilinmektedir. AB, kendi sınırları içinde ulaşımın sağlanması için Trans Avrupa Ağları gibi politikalarla sektörün kalkınmasını ve gelişmesini sağlamıştır. Ayrıca ulaşım koridorlarının kurulması ve sayılarının giderek artırılmaya çalışılması, Avrupa diş bölgeler ile ekonomik ilişkilerin sağlanması açısından da gereklidir. Örneğin AB bu kapsamda

Avrupa Kafkasya Asya Ulaştırma Koridoru (TRACECA) gibi büyük oluşumlar geliştirerek, diğer bđlgelere ulaşımın ve ekonomik ilişkilerin geliştirilmesi için önemli girişimlerde bulunmuştur. Bu doğrultuda gerek ye devletler ile gerekse aday devletler ile projeler gerçekleştirmiştir. Özellikle taşımacılık kısmında, karayolu ve demiryolu projelerine ağrılık veren Birlik günümüze gelindiğinde kapsamını iyice genişletmektedir.

2.2. Büyük ipek yolu projesinin oluşumu ve önemi

1991 yılında Sovyetler Birliğinin dağılmasıyla birlikte Kafkasya ve Orta Asya bđlgesinde çok sayıda yeni devlet kurulmuştur. Kurulan bu yeni devletler ile AB ve diğer küresel gler Kafkasya Bđlgesi zerine o zamana kadar yürüttüğü politikalarda değişiklik yapmak zorunda kalmıştır. Çarlık Rusya'1991 yılına kadar Kafkasya ve Orta Asya bđlgesine yönelik yapılan politikalar genellikle Moskova üzerinden yapılmakta, özellikle Hazar Denizi çevresindeki ülkelerin zengin petrol ve doğalgaz kaynaklarının dünyaya aktarılmasının tek yolu yine bu başkent görülmektedir. Enerji koridorlarının yanı sıra Rusya transit yük ve yolcu taşımacılığında da tekel konumunu uzun yıllar korumuştur. Rusya, Trans-Sibirya koridoru, Trans-Asya koridoru gibi önemli taşımacılık yollarına sahiptir ve bunların alternatifi yoktu. Avrupa'dan Asya pazarına özellikle Çin pazarına açılmak isteyenler bu koridorlardan birini kullanmak zorunda kalmaktadır.

Kafkasya Bđlgesi, AB ve Batılı devletler için oldukça önemlidir. Bđlgenin ilgi çekmesinin en önemli nedeni enerji rezervleridir ve dünya petrol rezervlerinin %16'sı bu bđlgede yer almaktadır [6]. Bđylesine önemli bir bđlgede oluşan g boşluğunu değerlendirmek amacıyla AB, tarihi ipek yolunu tekrar canlandırma projesini 1993 yılında başlatmıştır. AB, Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaşım Koridorunun temelini 1993 yılında imzalanan Brüksel Deklarasyonu ile atmıştır [7]. Oluşturulan bu yeni güzergâh ile Avrupa'dan, Kafkasya'ya oradan Orta Asya'ya ve oradan da son olarak Çin'e transit yük ve yolcu taşımacılığı güvenli ve ekonomik bir Şekilde sağlanacaktır.

En genel ifade ile TRACECA projesi Bağımsız Devletler Topluluğu lkelerini Kafkasya ve/veya Karadeniz zerinden Avrupa'ya bağlanmasını sağlamak amacıyla AB tarafından oluşturulan bir Doğu-Batı koridoru Őeklinde tanımlanabilir [6]. Oluşturulan bu yeni güzergâh sayesinde AB ve Batılı ülkelerin bđlge ülkeleriyle ekonomik ve siyasal ilişkileri gelişecek, bđlge ülkeleriyle ulaşım ve iletişim rahat ve güvenli Şekilde sağlanacaktır. Bu projenin yapılmasının belki de en önemli nedenlerinden birisi de batının, uygun fiyatlı enerji ihtiyaının olmasıdır. Hazar Denizi çevresindeki ve Orta Asya'da Türkmenistan gibi enerji rezervleri fazla olan ülkelere rahatça ulaşım sağlanmasının asıl amacı uygun fiyatlı enerji sağlayıp, enerji arzında istikrarı yakalamaktır. Bđylelikle Avrupa'daki başta gelişmiş devletler olmak üzere, ülkelerin enerji konusunda yeni bir alternatifi yaratılmıştır. Daha önceleri enerji konusunda genellikle Rusya ve Orta Doğu ülkelerine başvuran Avrupa lkeleri artık kendisine enerji konusunda yeni, elverişli bir bđlge bulmuştur.

TRACECA projesi Türkiye için de önemli bir konumdadır. Türkiye, oluşturulan bu yeni ulaşım ve iletişim koridorunda yer olarak kendisine yarar sağlamayı amaçlamıştır. 1998 yılında imzalanan "ok Tarafalı Temel Uluslararası Ulaştırma Antlaşması" ile söz konusu oluşumda devletlerarası bir komisyon kurulmuştur [8]. Türkiye'de söz konusu antlaşmayı imzalamış olup 2000 yılında TRACECA'ya dahil olmuştur [9]. Türkiye bu üyelik ile ülkenin mevcut konumunu kullanma niyetindedir. Avrupa'dan Asya'ya ulaşımda Türkiye önemli bir koridor, önemli bir kavşak noktasıdır. Hali hazırda AB'ye üyelik süreci devam eden Türkiye, TRACECA projesindeki yerini almıştır. Türkiye TRACECA projesine iki önemli proje ile katılacaktır. Bunlardan biri Marmaray projesi diğerisi ise Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu projesidir. Bu iki proje, Türkiye'nin TRACECA kapsamında katıldığı demiryolu projeleridir. Bunların yanı sıra TRACECA kapsamında oluşturulan, deniz yolu ile sağlanacak ulaşım ve taşımacılık ağında da Türkiye Samsun limanı ile yer almaktadır. Ayrıca koridorun Avrupa ile Kafkasya'yı birleştiren kara bağlantısı Türkiye zerinden İstanbul-Samsun Hopa karayolu ve yine İstanbul-Ankara-Kars-Tiflis-Bakü demiryolu aracılığı ile gerçekleştirilecektir [6].

2.3. BTK demiryolu projesinin oluşumu ve nemi

BTK demiryolunun zeminini hazırlayan fikir 1993 yılında Türk-Gürcü Ulaştırma Komisyonu toplantısında ortaya atılmıştır [10]. İlk başta Türkiye-Gürcistan arasında bir demiryolu kurulması planlanmış ve çalışmalara başlanmıştır. Bu demiryolunun yapılması Türkiye açısından önemli olmuştur. Uzun yıllardır kapalı olan Ermenistan sınırı yüzünden Türkiye, Kafkasya ve Orta Asya bđlgesiyle bağlantısını İnan üzerinden gerçekleştirmektedir. İnan ile ikili ilişkiler genellikle bir inişli bir çıkışlı olduğundan alternatif bir hat olarak Kars-Tiflis demiryolu hattının yapımına başlanmıştır. Türkiye'nin Orta Koridor olması kapsamında da BTK demiryolu projesi oldukça önemli bir yere sahiptir [11]. Kars-Tiflis arasında inşaatı başlanan bu demiryolu projesine 2004 yılında Azerbaycan da dâhil edilmiştir. Azerbaycan'ın da projeye dahil olmasıyla birlikte demiryolunun gzerghı son halini olarak Kars-Tiflis-Bakü Őeklinde olmuştur. BTK demiryoluna son halini veren antlaşma 2007 yılında Türkiye-Azerbaycan-Gürcistan arasında Tiflis'te imzalanırken, BTK demiryolu projesinin temelleri 2007'de Gürcistan'da, 2008'de Kars'ta atılmıştır [12-13]. Uzunluğu 838 kilometre olan yeni demiryolunun, 76 kilometresi Türkiye, 259 kilometresi Gürcistan ve 503 kilometresi ise Azerbaycan topraklarından geçmektedir [14].

TRACECA kapsamında gerçekleştirilen BTK demiryolu projesinin yapımında uzun yıllar sorunlar yaşanmış gerek Rusya'nın bu projeyi istememesi gerek Ermenistan'ın bu proje dışına itilmesiyle birlikte projeyi engelleme çabaları, projenin yapımını uzun süre aksatmıştır. Özellikle Ermenistan'ın yürüttüğü lobicilik faaliyetleri ile BTK projesine batı

kaynaklı finansman bulmakta zorluk çekilmiştir. Bu gelişmeler üzerine ilgili devletler, maliyeti 422 milyon ABD dolar olarak hesaplanan bu projeyi kendi öz kaynakları ile gerçekleştirmeyi kararlaştırmışlardır. Başlangıçta maliyeti 422 milyon ABD doları olarak hesaplanan projeye, öngörülen altyapılar da dâhil edildiğinde masraflar 600 milyon dolara ulaşacaktır [15]. Türkiye ve Azerbaycan proje kapsamında kendi sınırları içindeki demiryollarını kendileri finanse ederken Gürcistan kredi kullanmıştır. Azerbaycan, demiryolunun Gürcistan sınırlarındaki bölümünün yapımı için 220 milyon dolar kredi vermiştir [16]. Böylelikle Türkiye-Azerbaycan-Gürcistan üçlüsü BTK projesini tüm bu zorluklara rağmen kararlılıkla 2017 yılında demiryolu hattını 1 milyon yolcu ve 6,5 milyon ton yük taşıma kapasitesi ile faaliyete geçirmiştir. Söz konusu demiryolu hattından bugüne kadar 520 bin ton yük taşınmıştır [17]. Hat üzerinde 2034'te yolcu sayısının 3 milyon ve yük kapasitesinin 17 milyon tona çıkarılması hedeflenmektedir [13].

BTK demiryolu, Marmaray ile Avrupa'ya kesintisiz bir ulaşım sağlayacak, demir ipek yolu olarak da adlandırılan bu proje kapsamında Londra'dan çıkan bir ticari yük, öncelikle demiryolu ile İstanbul'a gelerek oradan tekrar demiryolu ile Kars'a ve daha sonra BTK demiryolu sayesinde Kafkasya ve Orta Asya bölgesine rahat bir şekilde ulaşabilecektir. [18]. BTK demiryolu sayesinde Kafkasya ve Orta Asya Cumhuriyetleri ile kurulacak bağlantı diğer güzergahlara nazaran daha kısa sürede sağlanacaktır. Oluşturulan bu ulaşım ve taşımacılık koridoru sayesinde Avrupa ile Asya ülkeleri arasındaki ekonomik ilişkilerin gelişmesi amaçlanmaktadır. BTK demiryolu sayesinde Avrupa ile Asya arasında sağlanan kesintisiz demiryolu ulaşımı bu iki kıtanın ekonomik bütünleşmesine hatırı sayılır bir katkı sağlamış olacaktır.

TRACECA kapsamında gerçekleştirilen BTK projesi uluslararası yolcu ve yük taşımacılığında rekabetin gelişmesini de sağlayacaktır. Gelişen bu rekabet ile vergi tarifelerinde bir düşüş beklenmektedir. Rekabet ile düşen vergi tarifeleri sayesinde BTK demiryolu hattı üzerinde tahmin edilenden daha fazla yük taşınabileceği ifade edilmektedir. BTK projesinin tam olarak işlevsel bir şekilde çalışması için daha zaman vardır. Bu projenin Orta Asya Cumhuriyetleri ile entegre olması için o bölgedeki devletlerin altyapılarını geliştirip, mevcut demiryollarını da restore etmeleri gerekmektedir. Bu tür iyileştirmeler yapıldığında Orta Asya ülkeleri ile olan ekonomik ilişkiler daha da artacaktır. BTK demiryolu, Orta Asya Cumhuriyetleri için adeta Batıya bir çıkış kapısı olacaktır. Örneğin Tacikistan, Özbekistan gibi devletlerin denize direkt ulaşmaları yoktur. Havayolunun maliyeti düşünüldüğünde, uluslararası pazara açılabilmesi için tek alternatifleri karayolu ve demiryoludur. Gerekli altyapılar oluşturulduktan sonra BTK demiryolu hattı söz konusu devletler için en iyi alternatif olacaktır.

3. BTK demiryolu projesinin siyasal boyutu

3.1. Güney Kafkasya bölgesinin siyasal açıdan önemi

Kafkasya, kuzey ve güney olmak üzere ikiye ayrılmaktadır. Net bir ayrım olmamakla beraber Kafkas sıradağlarının güneyinde kalan kısma Güney Kafkasya, kuzey tarafında kalan kısma ise Kuzey Kafkasya denilmektedir. Kafkasya bölgesi coğrafi özellikleri sayesinde geçmişten beri bölgede yaşanan istilalardan, savaşlardan korunmayı başarmıştır. Bölge etnik unsurları bol olan mozaik yapısını günümüze kadar korumayı başarmıştır.

Güney Kafkasya bölgesi stratejik açıdan oldukça önemlidir. Bu bölge, Akdeniz dünyasını Orta Asya'ya, bozkır ülkesini de Yakındoğu'ya bağlayan bir işlev görmektedir. Kuzeyde Büyük Kafkaslar, güneyde Türkiye ve İran, batıda Karadeniz, doğuda da Hazar Denizi ile çevrili olup, 186.100 km'lik yüzölçümüne sahiptir [19]. Güney Kafkasya bölgesi bulunduğu konum itibarıyla farklı bölgeleri birbirine bağlayan bir köprü görünümü sebebiyle geçmişten beri büyük devletlerin ilgisini çekmeyi başarmıştır.

Güney Kafkasya Bölgesi uzun yıllar SSCB'nin yönetimi altında kalmış ve tüm bu geçiş güzergâhlarını SSCB tek başına kontrol etmiştir. 1991 yılında SSCB'nin dağılmasıyla birlikte Rusların Trans-Kafkasya olarak tanımladığı bu bölgede Azerbaycan Cumhuriyeti, Gürcistan Cumhuriyeti ve Ermenistan Cumhuriyeti bağımsızlığını ilan etmiştir. Oluşan bu yeni düzen ile bölgede yeni ve hassas bir denge oluşturmuş, bölgenin önemini daha da artırıp büyük devletlerin bölgeye yoğunlaşmasını sağlamıştır.

Doğu sınırimız olması bir yana, hem dil hem de soydaşlık bağlarının olduğu toplulukların bu bölgede yaşaması sebebiyle, Türkiye açısından, Güney Kafkasya bölgesi oldukça önemli bir konumdadır. Bu bölge özellikle Orta Asya'daki Türk dilli Cumhuriyetlere ulaşımında, Türkiye için hayati bir öneme sahiptir. Türkiye için Orta Asya'ya geçişte sıçrama tahtası vazifesi görmektedir. Türkiye, 1991 yılından sonra ortaya çıkan yeni düzene yönelik, bölge hakkında yeni politikalar üretme yoluna gitmiştir. Geçmişten beri Türkiye'nin rakibi olan Rusya'nın bu bölgede eski gücünün kalmaması ve çekilmesi ve hatta Türkiye ile Rusya arasında sınırı bağlantısının kalmaması oldukça önemli gelişmelerdir. Bölgede kurulan yeni devletleri destekleme amacıyla dönemin bağımsızlık ilanlarına hızla cevap ve hızla diplomatik ilişki kurma arzusunu belli eden Türkiye, yeni kurulan devletleri de en erken tanıyan devletlerden biri olmuştur.

Söz konusu bölgede siyasal ve askeri sorunlarda yıllardır varlığını sürdürmektedir. Özellikle Güney Kafkasya bölgesinde ortaya çıkan en büyük sorunlardan birisi Dağlık Karabağ sorunudur. Dağlık Karabağ bölgesi, Ermenistan ve Azerbaycan arasında yakın dönemde iki tane savaşa neden olmuştur. Bu savaşlar ve savaşların dışında bölgede oluşan sürekli çatışma durumu bölgedeki gerilimi düzenli bir şekilde artırmıştır. 2020 yılına gelindiğinde İkinci Dağlık Karabağ Savaşının sona ermesi ile bölgede yeni bir denge oluşmuştur ve bu yeni siyasal-askeri denge Azerbaycan ve Ermenistan açısından olduğu kadar Türkiye açısından da önemli etkilere sahiptir. Güney Kafkasya bölgesinin geçmişte yaşanan ve günümüze kadar

gelen bir diğer önemli sorunu ise Osetler ve Osetya sorunudur. Gürcistan'dan ayrılmak isteyen Osetler ve sonrasında ortaya çıkan olaylar savaş boyutuna varmıştır. 2008 yılında Rusya ve Gürcistan arasında Güney Osetya Savaşı olarak adlandırdığımız savaş meydana gelmiştir [20]. Rusya, Güney Osetya'yı ilhak etmiş ve bölgede özerk bir cumhuriyet kurulmuştur. 2009 yılının ağustos ayında Rusya, Güney Osetya'nın bağımsızlığını tanımıştır [21]. Tüm bu gelişmeler ışığında Güney Kafkasya bölgesinin siyasal açıdan deşdebeli olduğu ve çatışmalara sahne olduğu zamanlarda görülmektedir. Bölgede siyasal ve askerî açıdan sükunetin sağlanması oldukça önemlidir. Bölgede güvenliğin ve istikrarın sağlanarak siyasal anlamda sükunet içinde olması, Azerbaycan, Ermenistan ve Gürcistan için olduğu kadar Türkiye açısından da önem arz etmektedir.

3.2. Türkiye-Azerbaycan siyasal ilişkileri

Türkiye ile Azerbaycan arasında uzun yıllardan beri sürmekte olan tarihsel bir bağ mevcuttur. Türkiye, 1991 yılında bağımsızlığına kavuşan Azerbaycan Cumhuriyeti'ni 8 Kasım 1991'de resmen tanımıştır [22]. İki ülke arasındaki ilişkiler aynı dili konuşmak, kültürel yakınlık gibi sebeplerle iyi düzeyde gelişmiştir. Türkiye'nin varlığı her zaman Azerbaycan Cumhuriyeti için güç verici bir unsur olmuştur. İki ülkenin toplumları arasındaki yakınlık uluslararası alanda birbirlerini destekleyici politikalar oluşturmalarını da beraberinde getirmiştir.

Azerbaycan'ın bağımsızlığını kazanmasından sonra Güney Kafkasya bölgesinde ortaya çıkan en büyük sorun Dağlık Karabağ bölgesindeki anlaşmazlık olmuştur. Azerbaycan ve Ermenistan'ın söz konusu bölgede yaşadığı ihtilaf 1993 yılında zirve konumuna çıkmış ve Birinci Dağlık Karabağ Savaşı olarak adlandırılan çatışmaya dönüşmüştür. Bu savaşın sona ermesiyle birlikte bölgede anlaşmazlıklar bitmemiş ve tüm bu süreçte Türkiye Azerbaycan'ı politik olarak desteklemiştir. Bağımsızlık ve ardından çatışma ile geçen günlerin ardından, 1993 yılında Azerbaycan'da gerçekleşen yönetim değişikliği ile Haydar Aliyev başa gelmiştir. Söz konusu değişimden sonra iki ülke arasındaki ilişkiler iyi düzeyde devam etmiştir. Azerbaycan bu dönemde denge politikası üzerine dış ilişkilerini yürütmüştür [23]. Türkiye ve Azerbaycan ilişkilerinin en iyi olduğu yıllar ise günümüze daha döneme yani 2015 sonrasına denk gelmektedir. İlham Aliyev'in, Azerbaycan'da iktidara gelmesi ile iki ülke ilişkiler üst düzey bir hal almıştır. Bu durumun en bariz göstergesi ise İkinci Dağlık Karabağ Savaşında görülmüştür. 2020 yılında Ermenistan'ın, Dağlık Karabağ bölgesine saldırıya başlaması üzerine adı geçen savaş çıkmış ve tam 44 gün sürmüştür [24]. Bu savaşın ardından Azerbaycan önemli kazanımlar elde etmiş ve ihtilafli bölgelerin çoğunu geri almıştır. Türkiye, İkinci Dağlık Karabağ Savaşı süresinde Azerbaycan'a askerî ve politik her türlü desteği sağlamış, özellikle Silahlı İnsansız Hava Aracı desteği savaşta dönüm noktası olmuştur [25]. Bu destek ile Azerbaycan, Ermenistan'a karşı hava üstünlüğünü sağlamıştır. İkinci Dağlık Karabağ Savaşında kesin bir kazanan taraf olmasa bile Azerbaycan'ın önemli kazanımlar elde ettiği aşikardır. Savaşın Azerbaycan lehine sonuçlanmasının en önemli aktörlerinden birisi de Türkiye olmuştur. Görüldüğü üzere iki ülke ilişkileri günümüzde tarihinin en yüksek seviyelerinde devam etmektedir. İki ülke arasında dostluk derecesine varan siyasal iş birliği diğer alanlarda gerçekleşen ve ileride gerçekleşecek projelerin önünü açmaktadır.

3.3. Türkiye-Gürcistan siyasal ilişkileri

Türkiye, Gürcistan'ın bağımsızlığını ilk tanıyan devletlerdendir. Türkiye, Gürcistan'ın bağımsızlığını 16 Aralık 1991 tarihinde tanımıştır [26]. Gürcistan ile ilişkiler bağımsızlığını ilan ettiği günden itibaren iyi bir zemine oturtulmuştur. Bu iyi ikili ilişkilere örnek olarak 1992 yılında dönemin başbakanı Süleyman Demirel Gürcistan'ı ziyarette bulunan ilk yabancı başbakan olmuştur [27]. Böylesine iyi başlayan ikili ilişkilerin Türkiye ve Gürcistan açısından önemi yadsınamaz. Ermenistan'ın tutumu ve eskiden beri yaşanan sorunlar sebebiyle, Türkiye açısından Gürcistan, SSCB'nin dağılmasıyla birlikte yeniden çizilen haritada, Orta Asya Cumhuriyetlerine ulaşmada önemli bir ittifaktır.

Gürcistan açısından baktığımızda ise Türkiye, Gürcistan için Batıya ulaşmada en iyi alternatiftir. Gürcistan jeopolitik konumu sayesinde Hazar Denizi bölgesindeki ve Orta Asya bölgesindeki ülkelere ulaşmada, yük taşımacılığında ve doğu-batı arasında sağlanacak enerji koridorlarında kilit bir konumdadır. Bu iki bölgenin batıya bağlanmasında önemli bir transit geçiş noktasıdır. Bu konumunu etkili bir şekilde kullanması için Batıdaki büyük komşusu Türkiye ile ilişkilerini de geliştirmek zorundadır. Gürcistan için bölgede gelişmek ve var olmak için iki alternatif güç merkezi masaya yatırıldığında: ya ilişkilerinin iyi olmadığı ve yakın dönemde yaşadığı çatışma neticesinde toprak kaybettiği Rusya Federasyonu ile ya da Türkiye ile iş birliğini geliştirmesi gerekmektedir. Bu kapsamda Batı yanlısı politikalar izleyen Gürcistan için Türkiye en iyi alternatif olarak öne çıkmaktadır. Türkiye ile Gürcistan arası siyasal ilişkiler bu karşılıklılık ile iyi bir şekilde gelişmiştir. İki ülke arasındaki en iyi dönem Gürcistan Devlet Başkanı Eduard Şevardnadze zamanında gerçekleşmiştir. Şevardnadze döneminde Gürcistan batı yanlısı politika izleyip, Türkiye ile samimi bir yakınlaşma içine girmiştir. Bu samimi yakın ikili ilişkilerin, Gürcistan'da 2003 yılında olan Gül Devrimi adı ile anılan bir yönetim değişikliğinin gerçekleştiği döneme kadar dayandığı söylenebilir [28]. Gerçekleşen bu değişiklik ile Gürcistan batı yanlısı politikalar izlemeye devam etmiştir. Türkiye ile Gürcistan'ın 2003 sonrası dönemde de çok iyi ilişkilerinin olduğu görülmekte ve yine verilen demeçlerde Türkiye'nin en az sorun yaşadığı, ikili ilişkilerinin en iyi olduğu devletlerden birisi olduğu belirtilmektedir. Türkiye ile Gürcistan arasında iş birliğini geliştirmek için Yüksek Düzeyli Stratejik İş Birliği Konseyi kurulmuş olup ilk toplantısını 2016 yılında yapmıştır [29]. Burada amaç hali hazırda iyi olan iki ülke ilişkilerini daha da geliştirmek ve devamını sağlamaktır. Türkiye ile Gürcistan çeşitli uluslararası organizasyonlara üye olup birlikte çalışma imkânı da bulmuşlardır. Üye oldukları en önemli organizasyonlardan biri, iki devletin de barışçıl

çözümlerin sağlanması için büyük çaba harcadıkları, AGİT'tir [30]. Ayrıca iki ülke Karadeniz Ekonomik İş Birliği Teşkilatı oluşumuna da üyelerdir [31]. Bu oluşumda Karadeniz'e kıyısı olan ülkeler bölgede refah ve istikrarı sağlamak istemektedirler. Tüm bu gelişmeler ile sağlanan siyasal ortam sayesinde iki ülke önemli projelere imza atmışlardır ki buna örnek olarak 2000 yılında imzalanan Bakü-Tiflis-Ceyhan Boru Hattı Anlaşmasını gösterebiliriz [32]. Söz konusu anlaşma kapsamında proje hayata geçirilmiş ve günümüzde BTC petrol boru hattı olarak faaliyet göstermektedir. Özellikle enerji alanında bu proje iki ülkenin hem birbirleri ile olan ilişkilerini geliştirmiş hem de ekonomik açıdan getiri getirmesini sağlamıştır. Bu projeye benzer bir diğer proje ise Bakü-Tiflis-Erzurum Boru Hattı projesidir. Bu projede hem siyasal hem de ekonomik olarak iki ülke ilişkilerinin gelişmesini sağlamıştır. Bu projesinin yanı sıra uluslararası taşımacılık alanında 2017 yılında tamamlanan Bakü-Tiflis-Kars demiryolu projesi de vardır. Ekonomik olmasının yanı sıra siyasal açıdan büyük bir öneme sahip olan bu proje özellikle Türkiye'nin hem Gürcistan ile hem de diğer bölge ülkelerine etki etmesi anlamında önemli bir yere sahiptir.

3.4. BTK demiryolu projesinin Türkiye'ye siyasal etkileri

BTK demiryolu projesinin Türkiye için siyasal alanda birtakım olumlu sonuçları olmuştur. Bunlardan ilki Orta Asya Cumhuriyetlerine ulaşımın rahatça sağlanmasıdır. Türkiye bu proje sayesinde ilk defa Orta Asya bölgesine doğrudan ulaşım imkânı bulmuştur. Türkiye'nin bu bölgedeki devletler ile ortak bir kültürel geçmişi vardır. Tarihsel ve dilsel açıdan böylesine yakın olduğu bir bölgeye kesintisiz ve rahat ulaşım Türkiye açısından oldukça önemlidir. Türkiye, BTK demiryolu sayesinde Orta Asya Cumhuriyetleri ile ilişkilerini geliştirme fırsatını yakalamıştır. Türkiye bölgedeki devletler ile geliştireceği siyasal ilişkiler sayesinde Orta Asya'da siyasal güç elde edecektir. Elde edilecek bu siyasal güç, uluslararası alanda Türkiye'nin önemini artmasını sağlayacaktır.

BTK demiryolu ile Türkiye'nin zaten önemli olan stratejik konumu daha da önemli hale gelmiştir. Gerek Kafkasya gerekse Orta Asya ile bağlantı kurmak isteyenler bunu Türkiye üzerinden gerçekleştirebilecektir. Türkiye, Hazar Havzası ve Uzakdoğu'ya geçişte de o önemini daha da artırmış, geçiş kavşaklarını bünyesinde toplama şansı yakalamıştır.

Son olarak projenin Orta Asya ile birlikte en önemli siyasal getirisi Kafkasya bölgesindeki etki alanının artmasıdır. BTK demiryolu sayesinde Türkiye, Kafkasya bölgesinde eskiye nazaran daha fazla ekonomik ve politik hareket alanı bulacaktır. Ermenistan bir kenara bırakılırsa, diğer bölge ülkeleriyle iyi olan ilişkiler, proje sayesinde iş birliği yönünde artarak gelişmeye devam edecektir öngörüsünde bulunulabilir. Kafkasya bölgesinde etkinliği artan bir Türkiye'nin uluslararası alanda önemi artmış olacaktır.

3.5. BTK demiryolu projesinin Azerbaycan ve Gürcistan'a siyasal etkileri

BTK demiryolu Türkiye'ye olduğu kadar Azerbaycan ve Gürcistan'ı da Asya'ya geçiş ve Avrupa'ya bağlantı anlamında önemli bir konuma getirmiştir. Bu durumun iki ülkenin sorunları açısından da pozitif etki edebileceği unutulmamalıdır. 2008 yılında Rusya ile çıkan Güney Osetya Savaşından sonra Gürcistan bir an önce batının güvenlik şemsiyesi olan NATO'ya üye olmak istemektedir [33]. Bunun içinde başta komşusu Türkiye olmak üzere, batı ile ilişkilerini geliştirmesi önemlidir. BTK demiryolu sayesinde Gürcistan bağımsız bir şekilde Avrupa ile ulaşım sağlayabilecek ve böylece siyasal ilişkilerini geliştirebilecektir.

Azerbaycan açısından baktığımızda ise BTK demiryolunun en önemli siyasal getirisi sürekli sorun yaşadığı Ermenistan konusunda olmuştur. Ermenistan'ın Dağlık Karabağ'ı işgali uzun yıllardır devam etmektedir. İki ülke arasındaki kriz Ermenistan'ın yayılmacılık politikası yürütmesi dolayısıyla bir türlü çözüme kavuşmamaktadır. Hal böyle olunca Azerbaycan her alanda Ermenistan ile mücadele etme durumunda kalmıştır. BTK demiryolu ile Ermenistan'ın bölgede yalnız ve izole bir hale gelmesi, sorunların çözümü ve özellikle çözüme zorlanma açısından önem arz etmektedir. Türkiye ile sınırları kapalı olan Ermenistan, BTK demiryolu ile bölgede daha da yalnızlaşacaktır. Bu durum Azerbaycan'a önemli bir siyasal avantaj kazandırmaktadır. Ayrıca gözden kaçmamalıdır ki Azerbaycan, bu proje sayesinde Güney Kafkasya bölgesinde hatırı sayılır bir siyasal güç elde etmiştir. BTK demiryolu projesi gibi Batı ya da Batının desteği ile yapılan tüm iş birlikleri, Güney Kafkasya bölgesini etki alanına almak isteyen Rusya karşısında da Azerbaycan'a destek sağlamıştır.

4. BTK demiryolu projesinin ekonomik boyutu

4.1. Güney Kafkasya bölgesinin ekonomik açıdan önemi

Güney Kafkasya Bölgesinin ekonomik açıdan önem teşkil etmesinin en büyük nedeni enerji rezervleridir. Hazar Denizi etrafındaki ülkelerde bulunan bu enerji rezervleri, dünyanın enerji ihtiyacının önemli bir kısmını karşılayabilecek kapasitedir. Bu yüzden Güney Kafkasya bölgesi ekonomik açıdan oldukça önemli bir konumdadır. Açıklanan son resmi verilere göre Azerbaycan'ın ispatlanmış petrol rezervi 11 milyar varildir. İleride bulunacak yeni rezervlerle ülkenin toplam petrol rezervi potansiyelinin 22 milyar varil olacağı düşünülmektedir. Yine Azerbaycan'ın ispatlanmış doğalgaz rezervleri 2,55 trilyon metreküptür. İleride bulunacaklarla beraber bu miktarın 5 ila 7 trilyon metreküp olması beklenmektedir. Yine bir diğer Hazar Denizi etrafındaki ülkelerden biri olan Kazakistan'ın ispatlanmış petrol rezervi 5,5 milyar varil, Türkmenistan'ın ise 8,4 milyar varildir. Doğalgaz açısından ise Kazakistan'ın ispatlanmış rezervi 3 trilyon metreküp, Türkmenistan'ın ise 20 trilyon metreküptür [16].

Güney Kafkasya bölgesinin diğer devlerinin enerji rezervi bulunmamakla beraber Hazar Denizi çevresindeki ülkelere ulaşımında transit geçiş noktası olması sebebiyle jeoekonomik açıdan önemlidir. Enerji rezervleri açısından zengin devletlerle ulaşım ve iletişimin sağlanması bu bölgedeki devletler aracılığıyla sağlandığından, bölge oldukça önem arz etmektedir. Bölge ülkeleri transit geçiş ve taşımacılık koridorları sayesinde ekonomik açıdan ilgi çekmektedir.

4.2. Türkiye-Azerbaycan ekonomik ilişkileri

Türkiye-Azerbaycan ekonomik ilişkileri, 10 Ocak 1990 tarihli Türkiye ile Azerbaycan arasındaki Ekonomik ve Ticari İlişkilerin Geliştirilmesine İlişkin Protokol ile başlamıştır [19]. Bu protokolden sonra ekonomik alandaki ilişkiler hızla gelişmeye başlamıştır. İhracat ve ithalat oranları arasında genellikle Türkiye lehine farklar bulunmaktadır. Türkiye'nin Azerbaycan'a ihracatı fazlayken Azerbaycan'dan yapılan ithalat oranları ihracata nazaran daha düşüktür. Bu durum sadece 2021 yılında farklı olmuştur. 2021 yılında Türkiye'nin Azerbaycan'a ihracatı, ithalatından daha düşük seviyede kalmıştır. Türkiye'nin Azerbaycan'a ihraç ettiği ürünler: mobilya, demir/çelik aksam, kıymetli metaller ve muhtelif inşaat malzemeleridir. İthal ettiği başlıca ürünler ise işlenmemiş alüminyum, petrol yağları, hayvan derileri, petrol gazları ve işlenmemiş kurşun gibi ürünlerdir [34].

Türkiye'nin 2021 yılında Azerbaycan'a yaptığı toplam ihracat 2,34 milyar ABD dolarıdır. Azerbaycan'dan yaptığı ithalat ise 2,68 milyar ABD dolarıdır [34]. İki ülke arasında ihracat-ithalat verilerinde de görüldüğü üzere iyi bir ekonomik ilişki vardır. Her sene artmakta olan bir ticaret hacmi vardır. Fakat iyi gözükken bu ekonomik tablo tam anlamıyla yeterli değildir. Türkiye, Azerbaycan'ın en fazla ithalat yaptığı ikinci ülkeyken, Türkiye'nin Azerbaycan'a yaptığı ihracat, toplam ihracatının içinde çok küçük bir yer kaplamaktadır. Bu durum karşılıklı ekonomik iş birliği ile geliştirilmelidir. Yapılan bölgesel iş birlikleri ve projeler bu yönde atılan adımlardandır.

4.3. Türkiye- Gürcistan ekonomik ilişkileri

Gürcistan ile ekonomik ilişkiler ilk başlarda bavul ticareti ile başlamıştır. Mevcut konumu itibariyle Gürcistan'a yakın olması bavul ticaretinde önemli bir faktör olmuştur. 1991'de Türkiye'den Gürcistan'a elektrik enerjisi verilmeye başlanması ilk resmi ekonomik ilişkiyi başlatmıştır [18]. Türkiye'nin çoğunlukla Gürcistan'a ihraç ettiği ürünler şunlardır: Demir-çelik ve plastik borular, temizlik malzemeleri, tıbbi ilaçlar ve demir inşaat aksamlarıdır. Çoğunlukla Gürcistan'dan ithal ettiği ürünler ise şunlardır: kimyasal gübreler, demir alaşımız çelik ve örme mensucat [35].

İki ülke arasındaki ihracat-ithalat oranlarına baktığımızda Türkiye'nin Gürcistan'a yaptığı ihracat, ithalattan fazladır. 2016 yılında Gürcistan'a yapılan toplam ihracat 1.176.633.711 milyar ABD doları iken yapılan toplam ithalat ise 211.679.804 milyon ABD dolarıdır. 2017 yılında ise Türkiye'nin toplam ihracatı 1.208.686.819 milyar ABD dolarıdır. Yaptığı ithalat ise 215.276.242 milyon ABD dolarıdır. 2018 yılında ise Türkiye'nin toplam ihracatı yaklaşık 1,3 milyar ABD dolarıdır. Yaptığı ithalat ise yaklaşık 234 milyon ABD dolarıdır. 2019 yılında ise Türkiye'nin toplam ihracatı yaklaşık 1,57 milyar ABD dolarıdır. Yaptığı ithalat ise 272 milyon ABD dolarıdır [35].

Tüm bu verilere baktığımızda Türkiye'nin Gürcistan ekonomisinde önemli bir yere sahip olduğunu görebiliriz. Yapılan bölgesel iş birlikleri, projeler ile iki ülkenin ekonomik ilişkileri gelişmeye devam edecektir. BTE doğalgaz boru hattı, BTC petrol boru hattı gibi projeler ile iki ülkenin yaptıkları ticaretin hacmi her geçen yıl artmaya devam edecektir.

4.4.BTK demiryolu projesinin Türkiye'ye ekonomik etkileri

BTK demiryolunun tam anlamıyla verimli olabilmesi için hedeflenen yük ve yolcu taşıma kapasitesine ulaşması gerekmektedir. 2034 yılında 3 milyon yolcu ve 17 milyon yük kapasitesine ulaştığında, demiryolu Türkiye ekonomisine iyi bir katkı sağlayacaktır. BTK demiryolu Türkiye'nin Orta Asya ve oradan Çin pazarlarına güvenli ve ekonomik bir şekilde ulaşabilmesini sağlamaktadır. Demiryolu sayesinde Türkiye hem bu pazarlara erişebilecek hem de bir geçiş ülkesi olarak ekonomik anlamda kazanç sağlayabilecektir. Geçiş ülkesi olarak konumunu güçlendirmek isteyen Türkiye BTK hattı üzerindeki yük taşımacılığında vergi ve tarifelerde indirim yapmaktadır.

Günümüzde Türkiye ile Çin arasındaki yıllık ticaretin toplam boyutu 35,9 milyar dolar düzeyindedir. BTK demiryolu ile birlikte iki ülke arasındaki ticaret hacminin 100 milyar dolar seviyesine ulaşacağı düşünülmektedir. BTK demiryolu sayesinde Avrupa ile Asya arasındaki ticaretten önemli bir pay alınıp, Çin ile yapılan ticaret farklı bir boyuta taşınacaktır.

BTK demiryolunun Türkiye'ye bir diğer ekonomik getirisinin ise Kars üzerinden olması beklenmektedir. Demiryolu sayesinde Kars'ın önemli bir lojistik kenti olması beklenmektedir. Bu durum Kars'ın ve dolayısıyla çevresinin kalkınmasını sağlayacaktır.

Son olarak BTK demiryolu ile birlikte Türkiye, Orta Asya ve Hazar Denizi bölgesindeki ülkelerle ilişkilerini geliştirebilecektir. Bu durum, o bölgelerden ileriye dönük uygun fiyatlı enerji ithalatının ve yeni enerji koridorlarının oluşturulup Türkiye'den geçmesini sağlayabilecektir. O bölgedeki ülkeler hali hazırda Rusya ve Azerbaycan'dan alınan doğalgaza, Ortadoğu'dan ithal ettiğimiz petrole alternatif teşkil edebilir. Ucuza ithal edilen petrol ve doğalgaz Türkiye ekonomisine olumlu yönde katkı sağlayacaktır.

4.5. BTK demiryolu projesinin Azerbaycan ve Gürcistan'a ekonomik etkileri

Öncelikle BTK demiryolu sayesinde Gürcistan transit yük ve yolcu taşımacılığıyla birlikte ekonomisine büyük bir katkı sağlayacaktır. Ekonomik açıdan fakir sayılabilecek bir ülke olan Gürcistan için bu ekonomik getiri önemlidir. BTK demiryolunun Gürcistan'a bir diğer önemli ekonomik getirisi ise turizm üzerinedir. Avrupa'dan demiryolu ile kesintisiz bir Şekilde sağlanan ulaşım Gürcistan turizmine hatırı sayılır bir katkı sağlayacaktır. Yıllardır lke turizmini geliştirmeye alışan Gürcistan için bu önemli bir durumdur.

Azerbaycan'da tıpkı Gürcistan gibi transit yük ve yolcu taşımacılığı konusunda önemli bir ekonomik kazanç elde edecektir. BTK demiryolu hattının en uzun bölümü Azerbaycan sınırlarında olduğu için diğer iki ülkeye nazaran transit yük ve yolcu taşımacılığından daha fazla ekonomik getiri sağlayabilecektir. Ayrıca bu demiryolu sayesinde kendi ürünlerini Batıya rahat bir Şekilde ulaştırabilecektir. Böylelikle ihracat oranları artacak ve Azerbaycan ekonomisine katkı sağlayacaktır.

5. Sonuç

1991 yılında SSCB dağıldığında Kafkasya bölgesinde önemli bir g boşluğu oluşmuştur. Bölgede tek el konumunda olan Sovyetler Birliği, bu konumunu birkaç yıl içerisinde kaybetmiştir. Değişen konjonktür ile bu bölge tüm dünyanın ilgisini çekmeye başlamıştır. Bölgenin bu kadar ilgi çekmesinin en büyük nedeni enerji rezervleridir. Bunun yanı sıra Asya devletleriyle ve özellikle Çin ile ticaretin sağlanması açısından da önemli bir transit geçiş bölgesidir. Böylesine önemli bir bölgede oluşan g boşluğu ilk önce AB'yi harekete geçirmiş, çeşitli projeler ve özellikle 1993 yılında TRACECA adı verilen, bir başka deyişle büyük ipek yolu projesini hayata geçirmeye başlamışlardır. Bu proje ile Avrupa'dan Asya'ya, Londra'dan Pekin'e kesintisiz ulaşım sağlanması amaçlandı. Proje kapsamında tarihi İpek Yolu zerindeki demiryolları ve karayolları yenilenecektir. Bunların yanı sıra proje kapsamında yeni demiryolları ve projelerde yapılacaktır.

Türkiye TRACECA oluşumuna 2000 yılında katılmıştır. TRACECA oluşumunda Marmaray ve BTK demiryolu ile yer almaktadır. BTK demiryolu hattı büyük ipek yolu projesinin en önemli halkasıdır ve Avrupa'dan Asya'ya kesintisiz demiryolu bağlantısı bu proje ile sağlanabilecektir. BTK demiryolu Türkiye'yi tüm bu ulaşım ağının merkezine yerleştirmiş ve proje jeopolitik açıdan Türkiye'ye önemli bir katkı sağlamıştır. Proje sayesinde Türkiye, yıllar içerisinde hem Avrupa ile Asya arasındaki ticaretin merkezinde kalıp ekonomik açıdan gelir elde edecek, hem de Orta Asya'daki cumhuriyetler ile kesintisiz bir demiryolu bağlantısına sahip olacaktır. Hali hazırda BTC petrol boru hattı, BTE doğalgaz boru hattı gibi enerji koridorları ile Güney Kafkasya'daki ekonomik ve siyasi ilişkilerini geliştiren Türkiye, BTK demiryolu sayesinde geçmişten bağı olduğu Orta Asya Cumhuriyetleri ile de bağlarını kuvvetlendirme şansı yakalamıştır. BTK demiryolu sayesinde hem Güney Kafkasya hem de Orta Asya ile gelişecek ilişkiler enerji açısından Türkiye'ye önemli katkılar sağlayabilecektir. İleri tarihlerde yeni enerji koridorları ile farklı proje ve gelişmeler ortaya çıkabilecektir.

BTK demiryolu ile Türkiye önemli bir geçiş noktasında olduğunu bir kez daha belirginleştirmiş hem Avrupa hem de Asya lkeleri için önemini artırmıştır. Bu durum Türkiye'yi bölgesel açıdan önemli bir pozisyona getirmiştir. Bunun yanı sıra demiryolu sayesinde Türkiye, Azerbaycan ve Gürcistan arasında kesintisiz bir ulaşım ve taşımacılık koridoru oluşmuştur. Sağlanan bu bağlantının ekonomik ve siyasi olarak Türkiye'ye ve Kafkasya bölgesine etkileri zamanla daha da olumlu olacaktır. BTK demiryolu ile Türkiye, Güney Kafkasya bölgesindeki etki alanını artırmıştır. Bölge üzerinde etki yaratmaya alışan Rusya ve İran karşısında önemli bir avantaj yakalamıştır. Türkiye'nin bölge üzerinde etki alanı sağlaması enerji konusunda elini oldukça güçlendirmiştir. BTK demiryolu ile Kafkasya bölgesinde sorun yaşanan tek devlet olan Ermenistan'ın yalnızlaştırılması, ilgili devletin sorunlar karşısında tutumunun yumuşatılması açısından da önemlidir. AB'nin proje kapsamında Ermenistan'ın saf dışı bırakılarak, yalnızlaştırılmasına direnç göstermemesi de gözden kaçmamalıdır. Bu durum özellikle Türkiye ve Azerbaycan'ın siyasi açıdan elini güçlendirmiştir. BTK demiryolu Türkiye'ye zamanla hem siyasi hem ekonomik açıdan önemli katkılar sağlayacaktır. Türkiye'nin zaten iyi olan Kafkasya bağlarının iyice güçlendirilmesini olumlu etki edeceği söylenbilir. Güçlendirilen ikili ilişkilerin ileriye dönük olumlu etkileri olacaktır. Son olarak AB'nin ulaştırma politikası kapsamında oluşturduğu TRACECA ve BTK demiryolu projesi, Türkiye'nin dış politikasına ve özellikle Türkiye'nin Kafkasya ve Orta Asya politikasına zamanla daha fazla katkı sunacaktır.

6. Yazar katkı beyanı

Bu çalışmanın yazılması, literatür taraması ve sonuçların değerlendirilmesi Abdullah Berk KURTOĞLU, yazım denetimi, kurgu ve düzenleme Volkan TATAR tarafından yapılmıştır.

7. Etik kurul onayı ve çıkar atışması beyanı

Makale için etik kurul izni alınmasına gerek yoktur. Makalede herhangi bir kişi/kurum ile çıkar atışması bulunmamaktadır.

8. Kaynaklar

- [1] T.C. Dışişleri Bakanlığı Avrupa Birliği Başkanlığı. "Treaty Establishing the European Economic Community". https://www.ab.gov.tr/files/ardb/evt/1_avrupa_birligi/1_3_antlasmalar/1_3_1_kurucu_antlasmalar/1957_treaty_establishing_eec.pdf (27.12.2022).
- [2] Avrupa Birliği Türkiye Delegasyonu. "Single European Act". https://www.avrupa.info.tr/sites/default/files/2016-08/SingleEuropeanAct-TekSenet_0.pdf (27.12.2022).
- [3] European Union. "Treaty On European Union". <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:11992M/TXT&from=EN> (27.12.2022).
- [4] Çaylan DÖ, Kişi H "Avrupa Birliği Ortak Ulaştırma Politikası ve Türkiye". *Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi*, 3(2), 79-100, 2011.
- [5] T.C. Dışişleri Bakanlığı Avrupa Birliği Başkanlığı. "Avrupa Birliğinin Taşımacılık Politikası". https://www.ab.gov.tr/fasil-14-tasimacilik-politikasi_79.html (22.12.2022).
- [6] Üzümcü A, Akdeniz S. "Yeni ipek yolu: TRACECA ve Bakü-Tiflis-Kars demiryolu projesi". *Avrasya Etüdleri*, 45(1), 11-39, 2014.
- [7] T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. "AB TACIS-TRACECA Türkiye Ulusal Sekreterliği". <https://traceca.uab.gov.tr/ab-tacis-traceca> (27.12.2022).
- [8] Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü. "Avrupa, Kafkasya ve Asya Ulaştırma Koridoru". <https://www.kgm.gov.tr/sayfalar/kgm/sitetr/projeler/uluslararasıprojeler/kafkasya.aspx> (27.12.2022).
- [9] Türkiye Büyük Millet Meclisi. "Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaştırma Koridoru Üzerinde Uluslararası Taşımacılığın Geliştirilmesi Hakkında Çok Taraflı Anlaşmanın Onaylanmasının Uygun Bulduğuna Dair Kanun Tasarısı ve Dışişleri Komisyon Raporu (1/668)". Türkiye Büyük Millet Meclisi, Ankara, Türkiye, 2000.
- [10] Türkiye Ulaştırma Bakanı ile Gürcistan Ulaştırma Bakanı Arasında Yapılan Görüşmeye İlişkin Protokol. 23231 Sayılı Resmî Gazete, 1998 (27.12.2022).
- [11] Toprak NG. "Orta Koridor Girişimi bağlamında Türkiye'nin değişen Orta Asya politikası". *Ahi Evran Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 6(1), 19-32, 2020.
- [12] T.C. Dışişleri Bakanlığı. "Kars - Tiflis Bakü Demiryolu (KTB) Projesi". <https://www.mfa.gov.tr/kars---tiflis-baku-demiryolu-ktb-projesi-tr.mfa> (27.12.2022).
- [13] Sabah. "Demirden ipek yolu: BTK Demiryolu Hattı". <https://www.sabah.com.tr/yazarlar/perspektif/serif-dilek/2017/11/04/demirden-ipek-yolu-btk-demiryolu-hatti> (27.12.2022).
- [14] Anadolu Ajansı. "Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu'nda ilk tren yola çıktı". <https://www.aa.com.tr/tr/dunya/baku-tiflis-kars-demiryolunda-ilk-tren-yola-cikti/951643#> (27.12.2022).
- [15] Kavrelisvili R. "Günümüz Gürcü Basımında Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu İnşaatı". *Karadeniz Uluslararası Bilimsel Dergi*, (12), 191-196, 2011.
- [16] Hasanov AM. *Hazar - Karadeniz Havzalarıyla Güney Kafkasya'nın Jeoekonomik Karakteristiği ve Azerbaycan'ın Yeni Petrol Politikası*. İstanbul, Türkiye, 22-146, Ötüken Neşriyat Yayınları, 2016.
- [17] T.C. Devlet Demiryolları. "BAKÜ-TİFLİS-KARS DEMİRYOLU HATTINDA İLAVE 3 BİN 500 TON KAPASİTESİ ARTIŞI SAĞLANDI". <https://www.tcdtasimacilik.gov.tr/haber/447/> (27.12.2022).
- [18] Emanet H. "Bakü Tiflis Kars Demiryolunun Bugünü ve Geleceği". *International Conference On Eurasian Economies*, İstanbul, Türkiye, 24-25 Ağustos 2021.
- [19] Demir AF. *Türk Dış Politikası Perspektifinden Güney Kafkasya*. İstanbul, Türkiye, 61, 220-228, Bağlam Yayıncılık, 2003.
- [20] Akgül P. "Karadeniz'in bölgesel güvenlik kompleksi olarak incelenmesi". *Ahi Evran Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 6(2), 550-569, 2020.
- [21] Kamalov İ. "Karadeniz Bölgesindeki Bazı Güncel Sorunlar". *Karadeniz Araştırmaları*, 6(21), 13-21, 2009.
- [22] T.C. Dışişleri Bakanlığı. "Türkiye - Azerbaycan Siyasi İlişkileri". <https://www.mfa.gov.tr/turkiye-azerbaycan-siyasi-iliskileri.tr.mfa> (27.12.2022).
- [23] Yılmaz R. "Türkiye-Azerbaycan İlişkilerinde Son Dönem". *Bilge Strateji*, 2(2), 23-41, 2010.
- [24] Anadolu Ajansı. "44 günlük savaşın yıl dönümü: Güney Kafkasya'da yeni dengeler ve fırsatlar". <https://www.aa.com.tr/tr/analiz/44-gunluk-savas-in-yil-donumu-guney-kafkasyada-yeni-dengeler-ve-firsatlar/2375872> (27.12.2022).
- [25] Özdemir L. "Dağlık Karabağ Meselesinde Değişen Gidişat ve Türkiye'nin Rolü". *Birey ve Toplum Sosyal Bilimler Dergisi*, 11(2), 81-107, 2021.
- [26] T.C. Dışişleri Bakanlığı. "Türkiye-Gürcistan Siyasi İlişkileri". <https://www.mfa.gov.tr/turkiye-gurcistan-siyasi-iliskileri.tr.mfa> (27.12.2022).
- [27] T.C. Dışişleri Bakanlığı. *Dışişleri Bakanlığı 1992 Tarihçesi*. Dışişleri Eğitim Merkezi, Ankara, Türkiye, 1994.
- [28] T.C. Batum Başkonsolosluğu. "Gürcistan Bilgi Notu". <http://batum.bk.mfa.gov.tr/Mission/ShowInfoNote/254800> (27.12.2022).
- [29] T.C. Dışişleri Bakanlığı. "Temmuz 2016 Dış Politika Kronolojisi". <https://www.mfa.gov.tr/temmuz.tr.mfa> (27.12.2022).

- [30] T.C. Dışışleri Bakanlığı. “Türkiye ve Avrupa Güvenlik ve İşbirliği Teşkilatı (AGİT)”. <https://www.mfa.gov.tr/turkiye-ve-avrupa-guvenli-ve-isbirligi-teskilati-agit.tr.mfa> (27.12.2022).
- [31] T.C. Dışışleri Bakanlığı. “Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü (KEİ)”. <https://www.mfa.gov.tr/karadeniz-ekonomik-isbirligi-orgutu-kei.tr.mfa> (27.12.2022).
- [32] Türkiye Cumhuriyeti, Azerbaycan Cumhuriyeti ve Gürcistan arasında Petrolün Azerbaycan Cumhuriyeti, Gürcistan ve Türkiye Cumhuriyeti Ülkeleri Üzerinden, Bakü-Tiflis-Ceyhan Ana İhraç Boru Hattı Yoluyla Taşınmasına İlişkin Anlaşma. 24166 sayılı (Mükerrer) Resmi Gazete, 2000 (27.12.2022).
- [33] Erkan S. “2008 Rusya-Gürcistan Savaşı Ve Uluslararası Toplum”. *Uluslararası İktisadi ve İdari İncelemeler Dergisi*, (17), 41-64, 2016.
- [34] T.C. Dışışleri Bakanlığı. “Azerbaycan'ın Ekonomisi”. <https://www.mfa.gov.tr/azerbaycan-ekonomisi.tr.mfa> (27.12.2022).
- [35] T.C. Dışışleri Bakanlığı. “Gürcistan'ın Ekonomisi”. <https://www.mfa.gov.tr/gurcistan-ekonomisi.tr.mfa> (27.12.2022).